

Magyar kereskedelmi tengerhajózás Fiumében

2008. július 11. 08:05 **Fejér Gábor**

A kikötőépítés története

Az 1865 decemberében összehívott magyar országgyűlésen Fiume polgársága kérte, hogy a várost csatolják vissza Magyarországhoz. Mivel ez nem történt - akkor nem is történhetett - meg, 1867-ben már tüntetéseken követelték ugyanezt a kiegyezés nyomán megalakított magyar kormánytól. E forrongás Bécsig hatott, s hatására Ferenc József kormánybiztost küldött a városba, akinek többek között az volt a feladata, hogy megvalósítsa a törvényhozás idézett, időközben megszületett döntését. Ez utóbbi alapján született meg a Fiume ideiglenes közigazgatási berendezkedéséről szóló 1870. július 28-i, királyi leirat. A település élére a fiumei kormányzó került. Őt a magyar kormányfő felterjesztése alapján az uralkodó nevezte ki. 1873-tól e kormányzó látta el a fiumei tengerészeti hatóság elnökének, 1870-1889 között a város pénzügyi igazgatójának tisztét is.

1868-ban a kiegyezés eredményeképpen, mint külön testet, "corpus separatum"-ot Magyarország sokadszorra is megszerezte, cserébe viszont a magyar kormánynak le kellett mondania 3 magyar vármegyéről (Pozsega, Verőce, Szerém). A hivatalos beiktatás azonban ennek ellenére is késett, mert csak 1870. július 28-án lett az ország úgymond "tartozéka", mint Fiumei Provizórium, amelynek élére ifj. gróf Zichy Józsefet állították, mint fiumei és magyar-horvát tengerparti kormányzót. Amikor tehát Magyarországhoz csatolták, akkor még csak a Lidó- és a Keleti-rakodópart valamint az Adamich- és a Mária Terézia-móló által határolt medencéből állt, amelyhez a már meglévő Fiumara csatorna-kikötő is hozzátartozott.

"Ettől a pillanattól kezdődik Fiume új élete, óriás arányu gyarapodása" - fogalmaz Borovszky Samu. A céltudatos fejlesztés egyrészt a kikötőnek az ország belsejével leendő vasúti összeköttetésére, másrészt a kikötő további fejlesztésére irányult. A vasúti összeköttetéssel kapcsolatban megjegyzendő, hogy ifj. Szabó Pál, a Magyar Kereskedelmi Rt. akkori igazgatója szerint ezeknek a vonalaknak a megépítésére már csak azért is volt égető szükség, mert ezáltal a magyar gabona exportja jelentős mértékben javulhatott volna. Ezzel egyetemben magyar tengerészetről is aligha lehet szólni addig, amíg a Kiegyezést (1867) követően ezek a fejlesztések el nem kezdődtek, ugyanis amíg a kikötő fent említett kiépítése folyamatban volt, tengeri hajózásunk is gyökeres átalakuláson ment keresztül. Ez a korszak ugyanis egybeesik azzal a világszerte megnyilvánult átalakulási folyamattal, amely a gőzhajók nagyarányú fejlődésével és a vitorlás hajók rohamos háttérbe szorulásával járt.

A kikötő építése, az azt elrendelő 1871. évi XIX. tc. elfogadása után csak egy évvel, 1872-ben hosszas huzavona után kezdődött el a francia Pasqual mérnök által felülvizsgált tervek alapján. Ennek eredményeként az építkezés első szakaszában, tehát 1872-1879 között épült a Szapáry-, a Sanita-rakpart; a Zichy-moló; feltöltötték a későbbi Stefánia-rakpart mögötti területet; a Mária Terézia-mólót (hullámgátat) 725 méterrel meghosszabbították és megépült a Naszád-kikötő. Így a még 1862-ben is létező 12 hajóépítő-telep a '70-es évektől kezdve a kikötő és a pályaudvar építése miatt lépésről lépésre háttérbe szorult. Közben átadták a Déli-vasút Szent-Péter-Fiume-i szakaszát (1873.), továbbá a Károlyváros-Fiume-i vasutat (1874.).

1880-ban egy zármóló építésére és a Mária Terézia hullámgát meghosszabbítására került sor. Ezt indokolta az is, hogy habár az előbb említett hajóépítő-telepek a folyamatos fejlesztés miatt eltűnőben voltak, ennek ellenére a hajóépítés jelentősége továbbra is megmaradt.

Hogy mennyire volt jelentős a fiumei hajóépítés, arra egy mondatban is meg lehet adnia a választ: "Az 1867-1883 közötti 17 év alatt a fiumei hajógyárakban összesen 190 vitorlás hajó, 6 kisebb gőzös és 42 naszád épült...". Ha a hajóépítés mellett a forgalmat is figyelembe vesszük, akkor a következőket állapíthatjuk meg: 1842-ig a forgalmat kifejezetten csak vitorlások közvetítették. Ettől kezdve azonban egyre nagyobb arányban szerepelnek a gőzhajók. Különösen nagy emelkedést mutat az 1854-es év, amikor az előző évi 33-ról 104-re szaporodott a gőzösök száma. 1854 és 1868 között alig találunk számottevő változást. Ezzel szemben az 1868-as évben hirtelen megkétszereződött a gőzhajók forgalma, 1875-ben pedig már 631-re, 1885-ben 1931-re és 1895-ben 4247-re emelkedett a számuk. Ha a hajóforgalom alakulását is nyomon követjük, akkor azt a következtetést vonhatjuk le, hogy amíg 1815 és 1870 között a forgalom 3 és félszeresére emelkedett, addig 1870 és 1903 között 15-szörös emelkedést mutatnak az adatok.

A faforgalom növekedésének is köszönhetően ekkor szükségessé vált egy nagyobb farakodó terület kialakítása, ezért 1881/82-ben egy nagyobb területet töltöttek fel. A tengeri kereskedelemben a kőolaj forgalma mutatta a legnagyobb emelkedést, ezért szükségessé vált egy a kőolaj fogadására alkalmas, önálló kikötő építése is, amelyet 1882-ben adtak át a forgalomnak. Ezzel kapcsolatosan létesült a kikötővel szemben a kőolajfinomító-gyár is, amely már megfelelő nagyságú rakodóterülettel és megfelelő nagyságú pályaudvarral rendelkezett.

De már az építkezések közben felmerültek olyan kétségek, hogy a várható forgalom kielégítésére nem lesznek elegendőek a megépülő részek. Ezért 1884-ben összehívtak egy szakbizottságot, amely a Hajnal Antal (a Kikötőépítési Hivatal főnöke) által beterjesztett terveket fogadta el. Ennek lényegét 9 pontban lehet összefoglalni: 1, a kikötő építése az eredeti rendszer szerint folytatódjon. 2, a hullámgát meghosszabbítása a tenger felé hajló irányban. 3, a rakodópartok és a mólók meghosszabbítása. 4, a Fiumara és a kikötő között egy csatorna létesítése szükséges. 5, a kikötő bejáratát ki kell szélesíteni. 6, világítótornyot kell alkalmazni a Fiumara és a Nagy-kikötő valamint a Kőolaj-kikötő hullámgátjának a végén. 7, földszintes és emeletes raktárak építése szükséges. 8, két előkikötőt kell kialakítani a Fiumaránál és a Nagy-kikötőnél. 9, és végül a szakbizottság szükségesnek látta egy száraz dokk építését.

Ezen pontok hatására készült el a Stefánia-rakpart, a Rudolf-móló és a Ferenc Salvator-rakpart. Mivel ez egy hosszú távú építkezés tervei voltak, ezért szükségessé vált ennél fogva, hogy a fent említett terv keretén belül a legközelebbi évek munkaprogramját is megállapítsák. Erre 1887-ben került sor. Legfontosabb pontjai: a Mária Terézia hullámgát meghosszabbítása és a Fiumara deltán farakodóhely és fakikötő létesítése. Erre a legalkalmasabbnak a már feltöltés alatt álló Fiumara és Recina közötti Delta-terület bizonyult.

A létesítmény-komplexumot 3 nagy részre lehet felosztani. A legnagyobb építmény a Nagy-kikötő, amelyet a Mária Terézia-móló (hullámgát, 1678m hosszú) védi. Ide tartozik még a Dániel-móló (45m

hosszú, 15m széles), az Adamich-móló (75m hosszú, 20m széles), a Zichy-móló (150m hosszú, 80m széles), a Rudolf-móló (210m hosszú, 80m széles), a Mária Valéria-móló (120m hosszú, 80m széles) a Lídó-rakpart (95m hosszú), a Szapáry-rakpart (214m hosszú), a Sanita-rakpart (147m hosszú), a Stefánia-rakpart (250m hosszú), a Ferenc-Salvator-rakpart (360m hosszú), és az Új-rakodópart (360m hosszú). Ezek szerint a Nagy-kikötő összesen 3114m rakodóparttal rendelkezett.

A következő a Baross Gábor fakikötő a Fiumara-csatorna kikötővel, amely kizárólag farakodásra épült. Ezt egy forgóhíd segítségével kötötték össze a Nagy-kikötővel. A harmadik része, pedig a kőolajkikötő (1,9 hektár területű), amely mellett meg kell említeni a Naszád- és a Dokk-kikötőt. Illetve az egész létesítményhez tartozik még a Delta- és a Brajdica-farakodóhely. A két fa-rakodóhely a pályaudvarokkal együtt összesen 38 hektárnyi területet foglaltak el a kikötő és környékének területéből. A kikötőnek úgyszólván szerves tartozékát alkotja a Fiumétól mintegy 6 km-re a Martinschizzai-öbölben fekvő Vesztegzárikikötő. Az egész kikötő építésére 1872-1905 időszakban többek között 22.446.437 tonna feltöltő és kőhányó anyagot használtak fel és 13.136m cölöp beverését teljesítették. Infrastruktúráját tekintve, amíg a villamosításra már 1892-ben sor került addig a vízvezeték-hálózatot csak 1894-ben létesítették. Ennek szükségességét épp az 1894-es tűzvész vetette fel. Így a vízvezeték-hálózattal párhuzamosan a tűzbiztonsági-rendszert is kiépítették, amivel a hajók, a raktárak és az esetleges tűzoltások vízszükségletét egyaránt biztosították.

A munkálatok 1888-ban kezdődtek el, amelyek befejezését 1894-re prognosztizálták. De már ekkor kicsinek bizonyult a terület, ezért célszerűnek találták a Brajdica területét is kiépíteni. Ugyanakkor a kikötő nem rendelkezett hajógyárral sem, hiszen az előző évtizedekben (ahogy az a fentiekben olvasható) a még működő hajógyárak is felszámolásra kerültek a kikötő rohamos fejlődésének köszönhetően. Ennek a korszerű gyárnak a megépülésére 1893-ban került sor. A forgalom fokozatos fejlődésével párhuzamosan 1894-től kibővítették a Nagy-kikötőt és tovább dolgoztak a Brajdica-farakhely feltöltésén valamint az úszó dokk elhelyezéséhez szükséges hajógyári kikötőt létesítettek. Ezek a munkálatok összességében 1899-ben készültek el.

A kikötő további fejlődését az 1891. évi XVIII. törvénycikk befolyásolta. Ennek a határozatnak "köszönhetően" Fiume elveszítette szabadkikötői rangját és az osztrák-magyar vámterületbe lett beolvasztva. Azonban ennek a hatályba lépését 1901. évre halasztották. Tehát - ahogy azt a kikötői forgalom emelkedése is mutatja - a kikötő fejlesztésére és bővítésére a későbbiekben is szükség volt, amelynek keretében a már meglévő építmények kibővítésére került sor.

Forrás:

http://mult-kor.hu/20080711_magyar_kereskedelmi_tengerhajozas_fiumeben?pIdx=2